

Oppsummeringsrapport til Vegdirektoratet

Klimatilpasning på riksveg 2018

Publiseringsdato	19.03.2019
Saker denne rapporten er basert på	2018-02 Klimatilpasning i planfasen, Statens vegvesen Region nord 2018-03 Klimatilpasning i planfasen, Statens vegvesen Region midt 2018-13 Klimatilpasning i planfasen, Statens vegvesen Region vest 2018-16 Klimatilpasning i planfasen, Nye Veier AS 2018-05 Klimatilpasning i driftsfasen, Statens vegvesen Region midt 2018-07 Klimatilpasning i driftsfasen, Statens vegvesen Region nord 2018-12 Klimatilpasning i driftsfasen, Statens vegvesen Region vest
Rapportmottaker	Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Om rapporten

Denne rapporten er basert på seks tilsyn i Statens vegvesen og ett tilsyn i Nye Veier AS i løpet av 2018. De syv tilsynssakene omhandler Statens vegvesen og Nye Veier AS sin etablering og bruk av styringssystem for klimatilpasning i planfasen, og for drift og vedlikehold av skredsikrings- og skredvernsobjekt i driftsfasen. Tilsynsrapportene ligger her: <http://www.vegtilsynet.com/tilsyn/tilsynsrapporter>.

Denne rapporten er ikke en selvstendig tilsynsrapport, men oppsummerer de mest relevante tilsynsfunnene fra de ovennevnte tilsynsrapportene. Funnene er relevante i den forstand at de går igjen i flere regioner. Til sammen kan de indikere problemer på systemnivå. Rapportene tar også for seg noen funn som ikke er knyttet til region.

Vi ber Vegdirektoratet innen fastsatt frist komme med tilbakemelding på hvordan de ulike funnene blir vurdert, og hvordan de skal håndteres videre. På bakgrunn av denne tilbakemeldingen vil Vegtilsynet vurdere videre oppfølging av rapporten.

19.03.2019

Sign.:



Trude Tronerud Andersen
direktør

Sign.:



Stefan Karlstrøm
tilsynsleder

Sammendrag og konklusjon

Målene med tilsynene var å undersøke om Statens vegvesen og Nye Veier AS sitt styrings-system sikrer at virkningene av klimaendringer blir vurdert; om nødvendige klimatilpasninger blir gjort når reguleringsplaner blir utarbeidet, og hvordan Statens vegvesen drifter og vedlikeholder eksisterende skredsikrings- og skredvernsobjekter.

Samlet sett viser tilsynssakene at Statens vegvesen og Nye Veier AS aktivt bruker styrings-systemet ved utarbeiding av reguleringsplaner, og at de undersøkte prosjektene i stor grad har vurdert virkningene av klimaendringer.

Tilsynene viser imidlertid at de undersøkte vegseksjonene har ulik og til dels mangelfull praksis for drift og vedlikehold av skredsikrings- og skredvernsobjektene i driftskontrak-tene, samt dokumentasjon av gjennomførte inspeksjoner.

Regionene har jobbet aktivt med tilsynsrapportene våre, og kommet med gode tiltak for å løse de regionale/lokale utfordringene. Men slik Vegtilsynet vurderer det helhetlige bildet, ligger en del av årsakene til funnene våre på systemnivå. I rapporten presenterer vi funnene som går igjen i flere regioner, og kommer med anbefalinger til systemtiltak der vi vurderer dette som hensiktsmessig for å få gode og permanente løsninger.

Innhold

1. Om rapporten	2
2. Sammendrag	3
3. Bakgrunn	5
4. Planfasen	6
5. Driftsfasen	9

1. Bakgrunn

I *Nasjonal transportplan 2018–2029* (NTP) blir klimaendringar nevnt som en av de store sikkerhetsutfordringene i årene som kommer. Det står blant annet at: «[k]unnskap om de pågående klimaendringene tilsier et betydelig mildere og våtere klima i Norge mot slutten av århundret. Styrregn og regnflommer blir kraftigere og forekommer hyppigere. Med økt nedbør følger økt fare for flom og skred, som i sin tur skader både infrastruktur og bygninger og utgjør en fare for liv og helse.» [...] [...]«De forventede klimaendringene skal legges til grunn ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen.»

Med bakgrunn i dette gjennomførte Vegtilsynet syv tilsyn innen temaet klimatilpasning i 2018. Vi gjennomførte tilsyn med planleggingsfasen i tre regioner og Nye Veier AS, og med driftsfasen i tre regioner. Vegtilsynet har funnet avvik og observasjoner som er gjennomgående i de tre regionene, og disse funnene blir presentert i denne rapporten, sammen med en del tilleggfunn det ikke var naturlig å ta opp på regionsnivå. Vi undersøkte også to prosjekter i Nye Veier AS, men vi gjorde ikke funn der som er naturlig å knytte til Vegdirektoratet. Funnene fra tilsynet med Nye Veier AS er derfor ikke tatt med i rapporten.

Vegtilsynet gjennomførte også en sak i 2017 som omhandlet klimatilpasning i planfasen, i Statens vegvesen Region øst, men denne hadde til dels andre problemstillinger, og er derfor ikke med i denne rapporten.

2. Planfasen

Mål

Målet med tilsynene var å undersøke om Statens vegvesen etterlever krav til å ha og bruke et tilstrekkelig og effektivt styringssystem, når det gjelder å vurdere virkningene av klimaendringer og gjøre klimatilpasninger når reguleringsplaner utarbeides.

Gjennomføring og metode

Tilsynssakene ble gjennomført som revisjoner, og vi så på reguleringsplanprosjekter som:

- gjaldt riksveg
- hadde ferdigstilt reguleringsplan etter 01.01.2015
- var over en strekning på mer enn 1 km

Vi så på ti reguleringsplanprosjekter i Region nord, åtte i Region midt, og to i Region vest. Tilsynene ble gjennomført med dokumentgjennomgang og intervju med aktuelle personer fra regionene og de aktuelle prosjektene.

Funn i planfasen

Her oppsummerer vi tilsynsfunnene som gikk igjen planfasen i de tre undersøkte regionene. Der vi mener det er hensiktsmessig at Vegdirektoratet vurderer systemtiltak, kommer vi med en anbefaling om dette.

Funn 1. Manglende bruk av kontrollplan

Vegtilsynet undersøkte bruken av prosjektets styrende dokumenter, jf. R760 *Styring av vegprosjekter* avsnitt 2.3. Region nord i sak 2018-02, Region midt i sak 2018-03 og Region vest i sak 2018-13 fikk avvik for manglende bruk av kontrollplan i reguleringsplanfasen. Ingen av de 20 reguleringsplanprosjektene Vegtilsynet undersøkte hadde utarbeidet kontrollplan.

Slik vi leser revidert R760 *Styring av vegprosjekter*, er kravet til kontrollplan både videreført og tydeliggjort, og det er etter vår vurdering derfor vesentlig at bruken blir fulgt opp i organisasjonen. Planleggerne vi har intervjuet har oppgitt ulike grunner for å ikke bruke kontrollplan i reguleringsplanfasen. Den vanligste begrunnelsen var at malen for kontrollplan som ligger inne i styringssystemet er tilpasset byggefasen, og ikke er egnet for planfasen.

Vegtilsynets anbefaling for funn 1

Vi anbefaler at Vegdirektoratet undersøker nærmere hvorfor påkrevd kontrollplan systematisk ikke blir brukt i planfasen, og at dere vurderer malen og/eller kravet til kontrollplan i planfasen.

Funn 2. Bruk av klimafaktor

Vegtilsynet undersøkte om løsningene i reguleringsplanene var klimatilpasset, jf. N200 *Vegbygging*, avsnitt 405. Det ble gitt avvik til Region nord i sak 2018-02 for ikke å ha valgt klimafaktor i alle de undersøkte reguleringsplanprosjektene, og observasjon til både Region nord og Region midt i sak 2018-03 for å beregne klimafaktorer ulikt for små avrenningsfelt.

I revidert N200 *Vegbygging* er kravet til klimafaktor endret. Endringene framstår egnet for å håndtere funnene, og Region nord og midt har gjennomført tiltak for å implementere dem.

Vegtilsynets anbefaling for funn 2

Vegtilsynet anbefaler ingen videre tiltak.

Funn 3. Klimaendringer i risiko- og sårbarhetsanalysene (ROS-analyse)

Vegtilsynet undersøkte om det ble tatt hensyn til klimaendringer i ROS-analysene i reguleringsplanprosjektene, og det ble gitt avvik til både Region nord i sak 2018-02 og Region midt i sak 2018-03, for ikke å sikre dette i alle reguleringsplanprosjektene.

Svv Rapport 530 *Risiko- og sårbarhetsanalyse av naturfare i vegplanlegging*, som ble publisert 12.02.2018, sier blant annet at klimaendringer skal ligge til grunn for analysen. Etter vår vurdering vil bruk av denne rapporten være et egnet tiltak for å heve kvaliteten på ROS-analyser knyttet til naturfare og klimaendringer.

Vegtilsynets anbefaling for funn 3

Vegtilsynet forutsetter at Rapport 530 Risiko- og sårbarhetsanalyse av naturfare i vegplanlegging er gjort kjent og tatt i bruk ute i regionene, og anbefaler ingen videre tiltak.

Funn 4. Ulik metodikk for ROS-analyser

I forbindelse med at Vegtilsynet undersøkte ROS-analysene i de ulike planprosjektene, ga vi observasjon til Region nord i sak 2018-02 og Region midt i sak 2018-03 for å benytte ulik metodikk ved gjennomføring av ROS-analysene. I 13 av de 18 prosjektene fant vi at det var benyttet/referert til minst åtte ulike metodikker, den eldste fra 1997. I de resterende fem prosjektene var det ikke benyttet/referert til noen spesifikk metodikk.

Vi fant det samme hos Region vest i sak 2018-13, men basert på dialogen vi hadde hatt med Region nord og midt, ga vi ikke dette som observasjon til dem.

De ulike metodikkene som er lagt til grunn for ROS-analyser kommer fra relevante aktører, som for eksempel Direktoratet for samsfunnsikkerhet og beredskap. I intervju ble det opplyst at metodikkene ofte ble valgt på grunnlag av tidligere erfaringer eller fordi de ulike

konsulentselskapene benytter ulike metodikker. Vegtilsynet stiller spørsmål ved om det er hensiktsmessig at regionene kan benytte så ulike metodikker, nå de blant annet omtaler og vurderer klimaendringer forskjellig. Metodikkene er også ulike med tanke på alder, og det er derfor usikkert hvilke som representerer siste oppdaterte kunnskap.

Vegtilsynets anbefaling for funn 4

Vi anbefaler Vegdirektoratet å vurdere hvor hensiktsmessig dagens praksis er, og om det er behov for å kvalitetssikre og eventuelt anbefale/pålegge bruk av et sett med metodikker.

Tilleggsfunn i planfasen

I forbindelse med tilsynet i Region vest, sak 2018-13 gjorde vi tre tilleggsfunn på systemnivå. Dette er med i rapporten til regionen, men de har ikke fått ansvar for å følge dem opp, da vi vurderer Vegdirektoratet som rette mottaker.

Funn 5. Styringssystemet, prosessen «Planlegge»

Styringssystemet skal tilpasses virksomhetens, slik at det er egnet til å sikre oppfyllelse av interne og eksterne krav, og det skal dokumenteres og gjøres tilgjengelig for alle med behov for slik tilgang. Statens vegvesens styringssystem for planlegging ble brukt aktivt i tilsynet med Region vest, sak 2018-13.

I prosessen «Planlegge» fant vi blant annet at linker til R760 *Styring av vegprosjekter* og N100 *Veg- og gateutforming*, viste til utdaterte versjoner, og at det var to ulike versjoner av Mal 2. Vi gav derfor et avvik som gikk på at styringssystemet ikke sikrer at brukerne av prosess «Planlegge» enkelt finner frem til gjeldende versjon av styrende dokumenter.

Videre gjorde vi to observasjoner, som gikk på at trinn 4 i prosess «Planlegge» ikke er tilstrekkelig tilpasset planleggingsfasen, og at malen for kontrollplan er vanskelig å finne under prosess «Planlegge».

Vegtilsynets anbefaling for funn 5

Vi anbefaler Vegdirektoratet å revidere prosessen «Planlegge» i styringssystemet, slik at prosessen blir oppdatert og blir et korrekt verktøy for å gjennomføre planleggingsprosessen i tråd med eksterne og interne krav.

3. Driftsfasen

Mål

Målet med tilsynene var å undersøke om Statens vegvesen etterlever krav til klimatilpassning når eksisterende veg skal driftes.

Gjennomføring og metode

Tilsynssakene ble gjennomført som revisjoner, og vi så på driftskontrakter som:

- gjaldt riksveg
- hadde en viss mengde skredsikrings- og skredvernsobjekter

Vi så på fire driftskontrakter i Region nord, midt og vest, totalt tolv driftskontrakter. Tilsynene ble gjennomført med inspeksjon, dokumentgjennomgang, og intervju med aktuelle personer fra vegseksjonene og entreprenørene.

Funn i driftsfasen

Her oppsummerer vi tilsynsfunnene som gikk igjen driftsfasen i de tre undersøkte regionene. Der vi mener det er hensiktsmessig at Vegdirektoratet vurderer systemtiltak, kommer vi med en anbefaling om dette.

Funn 6. Inspeksjonsplaner for skredsikring og skredvern

Vegtilsynet undersøkte om inspeksjonsplanene i de tolv driftskontraktene oppfylte krav til objekt, type inspeksjon og frekvens. Det ble gitt avvik til Region midt i sak 2018-05 og Region nord i sak 2018-07 for ikke å sikre at inspeksjonsplanene tydelig definerer type inspeksjon og frekvens i alle driftskontraktene, og til Region nord og Region vest i sak 2018-12 for at det var store avvik mellom V-listene og de faktiske forhold ute på vegen i noen av de undersøkte driftskontraktene.

Kontrakt	Objekt i V-listene	Objekt som manglet i V-listene	Totalt antall inspiserte objekt
1105 Indre Ryfylke	41	72	111
1206 Voss	38	57	81
1809 Lofoten	13	10	21
1806 Bodø	27	16	40
1808 Narvik	12 (10 av dem ble ikke funnet)	7	9

Tabellen viser avviket mellom antall objekt i V-listene i driftskontraktene ved oppstart, og hvor mange Vegtilsynet fant under sine inspeksjoner. Vi gjør oppmerksom på at dette ikke er en komplett liste over skredvern- og skredsikringsobjektene.

Vegtilsynet vurderer «sognemurer» som skredsikring- og skredvern, jf. avsnitt 2.11 og 2.12 i R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*. En grunn til de store avvikene i Region vest, er at de ikke vurderer «sognemurer» som skredsikringsobjekter. I oppfølgingen av tilsynet har Region vest opplyst at de fortsatt er uenig i Vegtilsynets tolkning, men at de vil klassifisere de sognemurene som har «fangvolum», som skredsikringsobjekter.

Avvikene i inspeksjonsplanene og V-listene blir håndtert av regionene og vegseksjonene, som gjennomfører ulike tiltak for å heve kvaliteten på inspeksjonsplanene og V-listene.

Det ble i tillegg gjort observasjoner i Region nord, midt og vest på at V-listene som er vedlagt driftskontrakten ikke blir oppdatert underveis i kontraktperioden.

Vegtilsynet har ikke funnet krav til at oppdaterte V-lister eller nye objekt skal inn som tillegg undervegs i kontraktperioden, men vår vurdering er at dette er en medvirkende årsak til at det er så store avvik mellom V-listene og de faktiske forhold ute på vegen. Dersom Statens vegvesen hadde hatt et system/krav for å oppdatere V-listene underveis i kontraktperioden ville driftskontraktene i større grad sikret at flest mulig skredsikrings- og skredvernsobjekter ble inspisert.

Vegtilsynets anbefaling for funn 6

Vegtilsynet ber Vegdirektoratet ta stilling til om «sognemurer» er skredsikrings- og skredvernsobjekt etter avsnitt 2.11 og 2.12 i R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*.

Vegtilsynet anbefaler Vegdirektoratet å vurdere nytteverdien av at V-listene til enhver tid er oppdatert og eventuelle tiltak for å oppnå dette, som f.eks. et system/krav for å oppdatere V-listene underveis i kontraktperioden.

Funn 7. Gjennomføring av inspeksjoner

Vegtilsynet undersøkte om inspeksjonene ble gjennomført i samsvar med planene, og hvordan inspeksjonene ble dokumentert. Det ble gitt avvik til Region midt i sak 2018-05, Region nord i sak 2018-07 og Region vest i sak 2018-12 for ikke å kunne dokumentere og/eller ha gjennomført enkel inspeksjon i samsvar med inspeksjonsplanene i alle driftskontraktene.

Vegtilsynet har funnet mangelfull gjennomføring og/eller dokumentasjon av enkel inspeksjon i varierende grad i de tre regionene. Disse avvikene blir håndtert av regionene og vegseksjonene, som gjennomfører ulike tiltak for å heve kvaliteten på gjennomføring og dokumentasjon av enkel inspeksjon.

Vegtilsynets anbefaling for funn 7

Vegtilsynet anbefaler ingen videre tiltak.

Funn 8. Manglende dokumentasjon på funksjon i tråd med R610

Vegtilsynet undersøkte om skredsikrings- og skredvernsobjektene hadde funksjon i tråd med kravene i R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger*, og det ble gitt avvik til Region midt i sak 2018-05, Region nord i sak 2018-07 og Region vest i sak 2018-12 for å ikke kunne dokumentere at de undersøkte skredsikringsobjektene har funksjon i tråd med kravene i R610.

I og med at ingen av regionene i tilstrekkelig grad har kunnet dokumentere tilstanden ute på vei, har Vegtilsynet vurdert om kravene til generell inspeksjon er realistiske slik de er i dag. Inntrykket etter intervju med vegseksjonene og entreprenørene er at kravene er for omfattende til at regionene klarer å gjennomføre dem i praksis.

Videre har vi vurdert om et system for kontroll og dokumentasjon per objekt, slik at hvert objekt får en egen mappe, ville kunne bedre oversikten over veinettet.

Vegtilsynets anbefaling for funn 8

Regionene har kommet med gode tiltak for å heve kvaliteten på dokumentasjon av tilstanden ute på vei, så vi har ingen anbefalinger til Vegdirektoratet i denne omgang. Men vi anbefaler at Vegdirektoratet på sikt vurderer om kravene til generell inspeksjon er realistisk å gjennomføre i praksis, og om dagens system for dokumentasjon er tilstrekkelig for å holde oversikten over funksjon til de ulike objektene i veinettet.

Tilleggsfunn i driftsfasen

I forbindelse med tilsynene i driftsfase, gjorde vi en del tilleggsfunn på systemnivå. Disse er ikke gitt til regionene, da vi vurderer Vegdirektoratet som rette mottaker:

Funn 9. Manglende beskrivelse av enkel inspeksjon og hovedinspeksjon i R763

I R610 *Standard for drift og vedlikehold* avsnitt 1.3 «Inspeksjon», er både generell, enkel og hovedinspeksjon tydelig beskrevet. Men etter det Vegtilsynet kan finne har kapittel C3 «Spesielle bestemmelser» i R763 *Dokumenter for driftskontrakter veg*, bare beskrevet generell inspeksjon, jf. D1-18.21 «Generell inspeksjon». Det finnes ikke tilsvarende beskrivelse for enkel inspeksjon og hovedinspeksjon.

I tilsynene har vi sett at generell inspeksjon blir forstått likt, både i vegseksjonene og hos entreprenørene. Men for enkel- og hovedinspeksjon er forståelsen til en viss grad ulik, og begrepet «utvidet inspeksjon» er mye brukt.

Vegtilsynet er av den oppfatning at det å legge inn beskrivelse av enkel inspeksjon og hovedinspeksjon i kontraktmalene, tilsvarende som for generell inspeksjon, kan gi en mer lik forståelse og forventning blant alle aktørene om hva som ligger i de ulike typene inspeksjoner.

Vegtilsynets anbefaling for 9

Vegtilsynet anbefaler Vegdirektoratet å legge inn beskrivelse av enkel inspeksjon og hovedinspeksjon i kontraktssmalene.

Funn 10. Manglende krav til R20-skjema og rapport for enkel inspeksjon

Etter det Vegtilsynet kan finne i «Brukerveiledning ELRAPP» avsnitt 1.4.4 og Appendix A, er det satt krav til detaljert innhold i skjema R2 - «Rapportering av hendelser, skader feil og mangler», og at dette må fylles ut elektronisk. Det er ikke satt tilsvarende krav til skjema R20 - «Generell inspeksjon». Her skal man opprette en elektronisk melding med emne, og legge rapporten inn som et vedlegg.

I tilsynene har vi sett at kvalitetene på R20-rapportene er svært ulike. Enkelte entreprenører benyttet håndskrevne lister med minimalt av informasjon, mens andre brukte program som viste både prosess, HP og kilometrering, beskrivelse og bilde.

Vi har ikke funnet noen mal eller krav til inspeksjonsrapporter for enkel inspeksjon. I tilsynene har vi sett det samme som for R20-rapportene: at inspeksjonsrapportene er av svært ulik kvalitet.

Vegtilsynet er av den oppfatning at minimumskrav for innhold til både R20-skjema og inspeksjonsrapport etter enkel inspeksjon kan gi en vesentlig likere forståelse og forventning blant aktørene om hva som kreves av de ulike typene rapporter. Slike krav vil også gjøre det lettere for den enkelte vegseksjon å vurdere om inspeksjonene er gjennomført i tråd med krav.

Vegtilsynets anbefaling for 10

Vegtilsynet anbefaler Vegdirektoratet å vurdere minimumskrav for innhold i både R20-skjema og inspeksjonsrapport etter enkel inspeksjon.

Funn 11. Manglende minimumskrav til skredsikring og skredvern

Etter det Vegtilsynet kan finne har R610 *Standard for drift og vedlikehold av riksveger* satt krav til standard for skredsikring og skredvern i avsnitt 2.11 og 2.12. Disse kravene er gjentatt og spesifisert i D1-73.41 i R763, *Dokumenter for driftskontrakter veg*.

Det er minimumskrav til at skredsikring og skredvern skal inspiseres, renses/tømmes og utbedres etter skred og hvert femte år, eller etter spesiell beskrivelse. Ut over det er det gitt funksjonskrav:

- vegetasjon som fører til at funksjonen for skredsikringen eller skredvernet reduseres, skal fjernes hver sommer
- skredsikringsanlegg og skredvern skal tømmes før det er fare for at de skades eller dersom nedfall er til fare for trafikanter eller andre.

I intervjuene vi gjennomførte med både Statens vegvesen og entreprenørene viste vi bilder av skredsikrings- og skredvern med ulik grad av vegetasjon, skader og nedfall.

Kontrakt	Antall objekt	Nedfall i prosent	Skader i prosent	Vegetasjon i prosent
1105 Indre Ryfylke	113	11	8	9
1206 Voss	81	14	9	17
1404 Ytre Sunnfjord	30	13	0	20
1405 Indre Sunnfjord	47	2	6	26
1500 Ålesund	30	17	3	67
1503 Indre Romsdal	15	20	7	67
1505 Gauldal Oppdal	6	17	67	50
1505 Indre Nordmøre	22	32	27	36
1806 Bodø	40	60	5	50
1808 Narvik	9	11	33	11
1809 Lofoten	21	5	5	10
1814 Helgeland Nord	13	15	46	54

Tabellen viser i hvor mange prosent at skredsikrings- og skredvernsobjektene vi fant ulik grad av nedfall, skader og vegetasjon. Vi gjør oppmerksom på at dette ikke er en komplett liste over skredvern- og skredsikringsobjektene.

Med bakgrunn i funn og bilder diskuterte vi når vegetasjon fører til at funksjonen for skredsikringen eller skredvernet reduseres og når det er fare for at skredsikringen eller skredvernet skades eller dersom nedfall er til fare for trafikanter eller andre. Vårt inntrykk er at dette blir vurdert svært ulikt, fra person til person.

Vegtilsynets anbefaling for funn 11

Vi anbefaler Vegdirektoratet å vurdere tiltak for å sikre at Statens vegvesen og entreprenørene får en felles forståelse for når skredsikrings- og skredvernsobjekt skal renses/tømmes og utbedres.

Funn 12. Manglende underprosess i R761

Etter det Vegtilsynet kan finne skal Håndbok R761, Prosesskode 1, dekke drift og vedlikeholdsarbeider. Hovedprosess 7 «Vegutstyr og miljøtiltak» mangler imidlertid en underprosess for 73 «Øvrig vegutstyr» eller 73.4 «Stabilitetssikring i dagen». Underprosessene går rett fra prosess 72 til prosess 74.

R761 «Prosesskode 1» skal benyttes i entrepriser for å gi ensartede regler for utførelse og kontroll av samme arbeidsart. Den skal lette arbeidet ved utarbeidelse av tilbudsgrunnlag. Dette vil også gjøre det langt enklere for entreprenører å prissette arbeidene, fordi omfang og krav til de enkelte arbeidene vil være likt fra tilbud til tilbud, og være angitt i en standardisert, kjent tekst.

Vegtilsynets anbefaling for funn 12

Med bakgrunn i formålet med R761, Prosesskode 1, anbefaler vi Vegdirektoratet å gå gjennom håndboken, og spesielt vurdere å innarbeide underprosess 73.4.

Funn 13. Manglende mal for D2-ID7340a

Slik Vegtilsynet tolker R610 *Drift og vedlikehold av riksveger*, avsnitt 2.11 og 2.12 og D1. «Beskrivelse», avsnitt 73.41, «Spesiell beskrivelse», er det krav til at D2-ID7340a «Stabilitetssikring i dagen» skal foreligge i driftskontrakten.

Etter det Vegtilsynet kan finne inneholder kapittel D2-I i R763 *Dokumenter for driftskontrakter veg* maler for en rekke ulike prosesser, men ikke for D2-ID7340a «Stabilitetssikring i dagen».

I tilsynene har vi sett svært ulik utforming og bruk av D2-ID7340a i driftskontraktene, og noen kontrakter har ikke brukt D2-ID7340a. Samtidig har vi sett, som dokumentert i tilsynene, ulik praksis og kvalitet i gjennomføring av inspeksjon i de ulike vegseksjonene.

Dette funnet må sees i sammenheng med funn 9, 11 og 12, og Vegtilsynet er av den oppfatning at en nasjonal mal for D2-ID7340a kan gjøre det lettere for vegseksjonene å bruke dokumentet, samt at det vil gi likere og mer forutsigbare rammer for Statens vegvesen og entreprenørene.

Vegtilsynets anbefaling for funn 13

Vegtilsynet anbefaler Vegdirektoratet å lage en mal for D2-ID7340a.

Funn 14. Ulik praksis for oppfølging av driftsentreprenører

Vegtilsynet har funnet at vegseksjonenes styring og oppfølging av driftskontraktene er ulik fra kontrakt til kontrakt. Blant annet blir ikke manglende inspeksjoner etterspurt eller fulgt opp. Innføring og/eller videreutvikling av lokale/regionale årshjul i Excel-format for å holde oversikten over hvilke arbeidsoppgaver som forfaller når, har vært et av tiltakene i Region nord og midt.

Vegtilsynet mener årshjul kan være et egnet tiltak for å lettere styre og følge opp tidsfrister i driftskontraktene.

Vegtilsynets anbefaling for funn 14

I og med at årshjul er et behov i flere regioner, anbefaler vi Vegdirektoratet å vurdere å lage et digitalt årshjul, f.eks. som en modul i ELRAPP. Alternativt at Vegdirektoratet lager en nasjonal mal for årshjul.